
„Koło"

Ro III. Dnia 1. lipca 1897. Nr. 13.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Wycieczka kolarza na Mazury Pruskie.

Z notatek podróżnych ułożył

→ STANISŁAW MAJEWSKI. ←

(Ciąg dalszy.)

V.

Lec. — Szwajcarya mazurska. — Z lotu ptaka. — Śniardwe jezioro. — Niegocin i Czterojezierze. — Granica etnograficzna. (Z mapką.)

Lec miewał zachcianki przedstawienia się, jako umysłowa stolica Mazurów. Wychodziła tu „Gazeta Lecka“, była ona jednakże fałszywym tonem na tle symfonii tej pięknej natury, bo miała tendencye przewrotne. Za pomocą polskiego słowa chciała dokonywać dzieła niemczenia i pracowała w duchu anti-katolikim, to też niedługim był jej żywot, bo lud mazurski czytać jej nie chciał.

Miasto liczy obecnie 6000 mieszkańców.

W miarę zbliżania się do tego grodu, przed naszem zdumionem okiem rozwija się wspaniała panorama.

Na wyniosłem wzgórzu, na przesmyku pomiędzy dwoma jeziorami: Niegocinem i Kisajnem (niem. Löwetinsee i Staswindasee), w romantycznem położeniu leży Lec.

Toż to mazurski Zürich lub Genewa, bo jesteśmy już w Szwajcaryi mazurskiej, a u stóp naszych leżą spokojne wody Niegocina.

Natura, jakby o swe skarby zazdrosna, nie daje nam ujrzeć piękności całej okolicy i — każe się zadawalniać tylko skrawkami. A jednak, świadomi piękności tej ziemi, chcemy ją poznać koniecznie w całości.

Nie chcę ja pełzać z tobą czytelniku tak, jak ja pełzałem, chcąc podpatrzeć piękność tej natury, chociażem rumaka chyżego miał pod sobą. Przypnijmy lepiej skrzydła i wznieśmy się tam — het — wysoko, aby z tych wyżyn objąć jednym rzutem oka możliwie najszersze widnokręgi.

Wznieśliśmy się. Oto widzimy obszerny 12 mil rozległy system wodny. Składa on się z wielkiej masy jezior, poprzedzielanych wzgórzami, pokrytemi piękną roślinnością, uprawnemi niwami, lub też poważną szatą leśną.

Wód tych wszystkich panem, zda się być, wielkie (około $3^1/_2$ mili w średnicy mające) Śniardwe jezioro (Spirding-See) z wielkiem ramieniem Tałtowskiem. Pośrodku wyspa — Czarci Ostrów. Z wyspą tą wiąże się wiele klechd; mają ukazywać się na niej czarci w postaci lwów i psów czarnych. Rybacy skarżą się na „strachy“, które im często sieci zrywają. Niejednych podobno wabili „nieczyści“, obiecując wielkie skarby...

Rybak też lubi uciekać na środek jeziora, gdzie doznaje wrażenia morskiego spokoju. O ile jednak w piękny dzień letni — płyta tylko lustrzana może iść o lepsze z powierzchnią jeziora, o tyle w czasie wichrów i burzy spiętrzone bałwany i białe ich grzbiety mogą współzawodniczyć z morskimi.

Z powagą położenia powaga stroju licować powinna. To też kontury Śniardwego jeziora, ujęte w liniach poważnie zakrzywionych, ubrane nieprzebytymi odwiecznymi borami, wyraźnie odrzynają się od otaczającej go całej rzeszy wód, to wijących się w przeróżne skręty, to wymykających się ku północy, to cofających się znowu. A już na południu cała spora kompania, tonąca w puszczy bezbrzeżnej, ciśnie się u stóp wielkiego jeziora, jakby się nie chciała od kochanego oderwać Jańsborka.

Nieco na północ, prawie na grzbiecie wyżyny Bałtyckiej, Pojezierzem Pruskiem zwanej, leży piękny Niegocin (Löwentinsee). Prawdziwy ten zalotnik, błyskając przy zachodzie słońca lśniącem spojrzeniem, nie pozwala pośród postrzępionych swych brzegów dojrzeć odrazu całej swej krasy. Ciągle on coś przed nami ukrywa: to piękną zatoczkę, ujętą w szmaragdowe ramy, to wąwóz, porośnięty lasem, i jakby wynurzający się z wód topieli, to odblaski przeglądającego się przy zachodzie słońca, rzucające całe kaskady iskier na lekko pofalowanej wodzie...

Słowem, pięknie tu, pięknie!

Żałujemy, żeśmy tylko ludźmi, że dano nam widzieć te krasy, jakby za podniesieniem kurtyny, że nie możemy pozostać i sycić się wszystkiem wraz z ptactwem, układającem się ze słońcem na to do snu, by nazajutrz znów równo z niem tych roskoszy używać.

Oderwijmy jednak oko od Niegocina pięknego, by je skierować ku Czterojezierzu, w postaci nieforemnego krzyża rzuconemu, na samym już grzbiecie wyżyny, na podziale wód Wisły i Pregoły. Jeziora Mamry, Dargejmy, Kisajno i Dobskie na kształty krzyża się składają i przy-

pominają szwajcarskie wody czterech kantonów.

Postrzępione jego brzegi także piękne i urocze, powaga duża, bo rozległość znaczna. Oko pieścić się może — ale to już wody i ziemie niemieckie, liczące obecnie zaledwie piętnaście procent niedobitków szczepu słowiańskiego.

Ta forma krzyża, jak gdyby każe się żegnać z mową polską, a rozdział wód wskazuje domniemaną przyrodzoną granicę.

Na północnym krańcu tego mazurskiego „memento mori“, leży odwieczny las dębowy, w którym niezbyt jeszcze dawno mieszkały łosie i niedźwiedzie. Przebiegłszy z zadumą po nad nim, oko zatrzymuje się obok na grupie ładnie rozrzuconych domków, piętrzących się nad brzegiem szmaragdowych toni.

To Węgobork (niem. Angerburg), nad ujściem rzeczki Węgopary leżący. Miasto dobrze odpowiada otaczającej go ziemi; bo narodowością już się od niej wiele nie różni..

Dobiegliśmy więc już okiem do krańców etnograficznych narodowości polskiej i dalej zapuszczać się nie mamy ani potrzeby, ani ochoty. Tam już ziemia niemiecka — i lud niemiecki — i nie będzie temu końca aż u Królewca, aż u wrót Bałtyku...

(C. d. n.)



Suknia czy szarawary?

Czytamy w ostatnim numerze „Koła“ w „Szkicach lwowskich“ słowa potępienia na używanie przez damy szarawarów.

U nas, gdzie zaledwie szczupła garstka dam oddaje się temu pięknemu i zdrowemu sportowi, była kwestya „suknia czy szarawary“ dotychczas dość obojętną, skoro jednak raz została poruszoną, nie zawadzi pono zabrać w niej głos.

Zapewne, że przywykliśmy widzieć kobietę ubraną w suknię, i strój ten uważamy jako jedynie „przyzwoity“ dla kobiety. Z drugiej strony trzeba przyznać, że tam, gdzie chodzi o jakiś swobodny ruch, jak n. p. przy ćwiczeniach gimnastycznych, przy lawn-tennisie, krokiecie, a najbardziej przy jeździe na kole okazuje się ten strój niewygodnym i niepraktycznym. Suknia przy jeździe kołowej jest okropnym balastem; może się łatwo wplątać w sprychy lub pedały, przeszkadza niezmiernie przy wsiadaniu i zsiadaniu, zwiększa opór powietrza, a nadto wszystko krępuje w bardzo wysokim stopniu ruchy nóg. Wszakże wiadomo każdemu mężczyźnie, jeżdżącemu w pończochach, iż skoro one sięgają powyżej kolan krępują już niemało ruch nóg w przegubie kolanowym i dlatego używa się dziś przeważnie pończoch krótkich, lub dłuższe pończochy skręcają od góry w wałek poniżej kolana, aby módz nogą swobodnie w kolanie poruszać. Według zdania p. *No-ny* ma nadto ubrać kobieta pod spód obcisły trykot i suknię, a te właśnie stanowią dla ruchu nóg dalszą niemałą przeszkodę. Jeżeli chodzi o wygląd estetyczny długiej sukni, to i pod tym względem tylko wyjątkowo widzieć można damę jadącą na kole w sukni dobrze się układającej. (O ileśmy mieli sposobność widzieć długie suknie do jazdy, to najlepiej się jeszcze układają suknie wełniane od góry do dołu plisowane.) Ruchy nóg sprawiają zwyczajnie mniej estetyczne falowanie sukni, zwłaszcza, jeżeli materya nie jest dość wiotką i suknia dobrze i odpowiednio skrojoną. W stroju takim, noga mająca do przezwyciężenia opór trykotu, pończoch i sukni, a często i spodnicy musi się nader prędko znużyć i stracić siłę do pedałowania.

Za granicą — we Francyi przerzucił się świat kobiecy stanowczo do wyłącznego używania szarawarów do jazdy kołowej, ale i poważne Angielki i Niemki uznały szarawary jako jedynie strój wygodny i nadający się do koła i również, z małymi wyjątkami, używają szarawarów, lub sukni o kroju, który daje ją do jazdy zmienić w szarawary.

Tak więc nie widzimy powodu do oburzania się na damy, używające do jazdy szarawarów. W wiedeńskiem słynnem „corsie kwiatowem“ widzieliśmy również bardzo wiele dam w szarawarach i przyznać się musimy, że wyglądały w tym stroju bardzo pięknie. A daje on zupełną swobodę w ruchach, wygląda bardzo zgrabnie i chroni od wszelkich wypadków z powodu plątania się sukni

S.

Dwa dnie we Wiedniu.

(Dokończenie).

Ciekawie też a zgrabnie wyglądała grupa dyabłów i dyabełków obojej płci i różnego wieku, w czerwonych strojach „Mefista“.

Do pięknych grup należała grupa myśliwska z rozmaitemi emblematami i scenami myśliwskiemi, poprzedzana przez dwóch grających trębaczy; grupa styryjska w ludowych strojach, wśród której jechały dwa czworaki z jeźdźcami w charakterystycznych starodawnych strojach styryjskich; grupa klubu „Eiche“, przybrana w dębinę, a składająca się z 30 panów i 6 pań - i wiele innych, których nie silę się wyliczać, za dużoby to bowiem zabrało czasu i miejsca.

Wystąpiła też straż pożarna w kompletnym rynsztunku i niedawno założony klub roznosicieli listów i depesz w swych urzędowych strojach.

Ile tam kół widać było, przybranych w najrozmaitsze baldachiny, cuińskie pagody, japońskie parasole, łodzie, rogi obfitości itd., trudnoby się naliczyć, dość, że przesunęło się przed okiem widza zapewne około 3000 okwieconych kół, a pochód trwał przeszło godzinę.

Pochód zamykało pięć ogromnych wozów, przedstawiających przemysł cyklowy, a to dwa pierwsze urządzone przez firmę Brömer i Elmerhausen zastępcę Steyrowskich „Swiftów“, wraz z fabryką obręczy „Continental“, dalsze przez fabryki Pucha z Grazu. Dürkoppa z Bielefeld i wiedeński „Salon du Cycle“.

Jeszcze nie przesunął się cały pochód przed głównemi trybunami, a już czoło jego, zawróciwszy się koło „Lusthausu“, powróciło, tak że przez dłuższy czas jechały owe grupy w dwóch rozmaitych kierunkach, wymijając się, co podnosiło jeszcze urok tego wspaniałego „corsa“.

* * *

Tegoż dnia o godz, 8 30 odbyły się w kolosalnej sali kawiarni nr. 3. w Praterze jazdy rejowe i sztuczne Wied. Kl. Cyklistów. Sala i loże były zapełnione publicznością, a w honorowej loży zajęli miejsce pp. Namiestnikowstwo W program, wykonany wyłącznie przez członków tego klubu, wchodziły: 1) Reje na niskich kołach i i 2) Reje na wysokich kołach wykonane przez 8 panów. 3) Reje na kołach niskich wykonane przez 4 panów i 4 panie, dalej 4) Jazda cztuczna na wysokiem kole wykonana przez R. Meidingera, 5. Reje na kołach wysokich, wykonane przez 8 panow, 6) Reje na kołach niskich, wykone przez 6 panów i 6 pań, a nakoniec 7) Sekstet sztucznej jazdy na kołach wysokich.

Wszystkie owe ćwiczenia wykonane były z nadzwyczajną precyzją i lekkością, a zwłaszcza wspaniale wypadły reje mięszane (nr. 3. i 6.), w których podziwiać trzeba było, jak znakomicie opanowały tutejsze damy tego stalowego rumaka i jak pięknie wyglądać może dama na kole w szarawarach. Wszystkie ubrane były jednakowo w popielate szarawary i takiż krótki staniczek z białą kamizelką, a dodać muszę, że odznaczały się wszystkie niezwykłą urodą.

Ubolewać należy doprawdy, że ten piękny dział sportu kołowego leży w naszej Galicyi prawie zupełnie odłogiem.

* * *

Następnego dnia odbyły się wielkie międzynarodowe wyścigi na 500 m. torze w Praterze, urządzone przez Związek wiedeńskich towarzystw wyścigowych. Z powodu kilkakrotnie powtarzającego się deszczu musiały być wyścigi dwa razy przerywane, a w ogóle nie budziły wielkiego interesu, były to bowiem przeważnie międzybiegi i biegi kwalifikacyjne o wielką i małą „Nagrodę Prateru“. Między uczestnikami widziałem Arenda z Berlina, Büchnera, Gergera, Seidla i innych z Gracu, Dernaucourta, Leneufa, Micheleta z Paryża i w. i. znakomitości wyścigowych. Ciekawym był wyścig 1000 m. na dwojakach, do którego stanęło 7 par.

Pierwsi przybyli do mety Büchner i Seidl w 2 : 25$^2/_5$, 2. Reininger i Göss, 3. Breitling i Eisenrichter. Do wyścigu głównego 10.000 m. stanęło 6 par i tu znów pierwsi przybyli do mety Büchner i Seidl w 15 : 16$^1/_5$, a za nimi Reininger i Göss.

W ogóle zauważyłem w kierownictwie wyścigów nadzwyczajną sprężystość. Bez wszelkich krzyków i hałasów daje kierownik znaki za pomocą dzwonków elektrycznych — jeźdźcy stają natychmiast, za drugim znakiem zaczyna się wyścig. Wy-

strzałów pistoletowych używają jedynie przy handicapach, a zresztą wystarcza pochylenie chorągiewki przez startera na znak rozpoczęcia biegu. Do okazywania publiczności, który z wyścigów ma się odbyć i kto w nim bierze udział, a następnie kto zwyciężył i w jakim czasie, służą dwie wielkie tablice, umieszczone po obu stronach trybuny sędziów. Tablice te, podzielone są na kratki, w które się wsadza płytki blaszane z numerami i to na obie strony, tak, że gdziekolwiek kto zajmie miejsce, może numera odczytać. Tablice te dają się za pomocą korby podnosić i zniżać. Skoro się wyścig ma rozpocząć czytamy na tablicy, który to nr. biegu, względnie przedbiegu, a następnie numera udział biorących Skoro się wyścig rozpoczął, spuszczają się obie tablice, a nie dłużej może jak w 2 minuty po ukończeniu, czytamy już na nich wyniki. Tego rodzaju urządzenie zdałoby się bardzo i na lwowskim torze

* * *

Aby wyzyskać wszelkie sportowe wi dowiska, byłem jeszcze tego dnia wieczorem w „Wenecyi“ (Venedig in Wien), gdzie się produkował słynny Sid Black w sztucznej jeździe na rowerze „Cleveland“. Skromniutki ten młody sztukmistrz wyjeżdża w zwykłym sportowym popielatym stroju na estradę i wykonuje na zwyczajnym rowerze takie rozmaite ewolucye, w któreby trudno uwierzyć, gdyby się je na własne nie widziało oczy. Zdawałoby się, że się nawet rower bardzo mało nadaje do jazdy sztucznej, a w każdym razie daleko trudniejszemi są sztuczki na rowerze, aniżeli na kole wysokiem, tu się zaś widzi, że dla Blacką żanda z pozycyj nie przedstawia żadnych trudności, robi w biegu rozmaite chorągiewki, stania, przesuwa się w biegu przez ramę, i to samo robi przy stojącym rowerze, jedzie w przód i wstecz, a na zakończenie, podniósłszy przednie koło zupełnie do góry, objeżdża na tylnem estradę. Jest to z pewnością pierwszorzędny mistrz na rowerze.

Wyczerpawszy w ten sposób wszystko, co w owych dwu dniach widziałem z dziedziny naszego sportu, łączę etc.

G. S.



Program wyścigów torowych

jakie się odbędą dnia 4. lipca na torze W. T. C. na Dynasach.

1. i 2 Dwa wyścigi turystów na przestrzeni 5 okrążeń toru, dla członków Tow. Cykl. w Królestwie polskiem. (Jeźdźcy, jacy się zgłoszą zostaną podzieleni na dwie partye — silniejszych i słabszych.) Żetony srebrny duży i mały i bronzowy.

3. Wyścig o mistrzowstwo na Dynasach na przestrzeni 7½ wiorst dla amatorów. Nagrody: żeton złoty duży i dyplom mistrza, oraz szarfa błękitna nr. 1., żeton złoty mały i srebrny duży.

4. Wyścig międzynarodowy na przestrzeni 10 okrążeń toru dla wszystkich. Nagrody: dla amatorów żetony złoty duży i mały i srebrny duży; dla zawodowców 200, 100 i 50 fr.

5. Wyścig jednowiorstowy dla wszystkich. Norma 1 : 32. Nagrody: dla amatorów żetony złoty mały i srebrny duży; dla zawodowców 120 i 60 fr.

6. Handicap ogólny na przestrzeni 4 okrążeń toru, dla wszystkich. Nagrody: dla amatorów żetony złoty duży i mały i srebrny duży; dla zawodowców 150, 75 i 30 fr.

7. Wyścig tandemów na przestrzeni 5 okrążeń toru, dla wszystkich. Nagrody: dla amatorów żetony złote małe, srebrne duże i małe; dla zawodowców 120, 60 i 30 fr.

Stawki do biegów 4, 5 i 6 po rs. 3, do biegu 7 po rs. 1·50.

Kaucya po rs. 5 od jeźdźca.



Wspomnienie.

Toż i Zielone świątki. Wszech rzeczy koleją — zbliża się uplanowana oddawna wycieczka za granicę — do Prus.

A Kalisz co mówi! Zjazd towarzystw śpiewaczych, braci po kole, wyścigi w Noskowie... A ona! Ona będzie w Kaliszu! I ja tam być muszę!

Koledzy! Zmieniamy pierwotny zamiar, jedziemy do Kalisza. Warszawiacy będą, a serca i uprzejmość kaliskiej braci można chyba przełożyć nad wszystkie zagranice... a ona!

Zapisuję się do biegów, bo jakże ja mam patrzeć na stratujących, nie biorąc udziału — nie!... Ale jeżeli przegram, wstyd będzie przed nią. Gdzie dzielność sprężystego? Nie! Pod jej wejrzeniem nie mogę przegrać — chyba wypadek stanie mi na przeszkodzie.

. . . .

Rojno, gwarno w Noskowie i w całym Kaliszu jak nigdy. Ona w asystencyi mamy, ciotki, brata i siostry, zajmuje drugą lożę na prawo.

Konkurencja poważna. Stają waszawiacy i to pierwszorzędne siły, a i reszta nie ma nóg od parady. Serce mi tłucze, przykro będzie przegrać.

Zachodzę do trenig-budy. Cicha radość! Jednego z najpoważniejszych konkurentów, poczta nie dopuściła do biegów. niedostarczając mu wysłanego od tygodnia słynnego rasowca „Singera".

Napiłem się za zdrowie poczty i na zupełne uspokojenie nerwów, wody sodowej z koniakiem i biegnę do lóż.

— W jakim kostjumie będzie pan jechał?

— W pół zielonym w pół różowym. Spojrzała na mnie znacząco, pokazując wstążkę z agrafką o tych samych barwach, przygotowaną do żetonu, który podług niej mam zdobyć niezawodnie.

— A jeżeli przegram?

— W takim razie mam dla pana inną wstążkę, był nią kawałek skóry. — Rozbroiła mnie...

Następuje bieg główny, piętnaście razy do koła — czas na stanowisko.

Ruszamy — oczy jej śledzą każde niemal moje depnięcie pedału, elektryzując mnie w biegu tak, że zapominam o taktyce, czego nie zapominają wyzyskać moi współzawodnicy.

Pozostają tylko cztery koła. Miejsce mam fatalne, jestem zaklamrowany — tracę głowę... Ale oto mój przyjaciel ma doskonałą pozycję i wiem, że nie tylko żeton, ale i serce odda. Franku! puść, ona!

— Dobrze.

W ostatnim kręgu poczciwiec wprowadza mnie na czoło, wykrzyknik jego „syp" i myśl moja „Ona", daje mi drugie miejsce przed taśmą, o pół koła za jednym z mistrzów warszawskich. A więc złoto małe..

Drobne jej dłonie wychylone po za barjerę loży, z entuzjazmem biją brawo.

Bezmyślnie i bezładnie prowadzę kierownik pod lożę, skąd wiązanka kwiatów z rąk jej brata pada na tor...

Rozpromieniony biegnę po wstążkę, którą cenić będę wyżej nad wszystkie żetony.

A tu... mama w imieniu siostry a jej ciotki prosi mnie na obiad, wraz z moimi kolegami na jutro, gdzie panie wypiją zdrowie zwycięzcy.

— A wstążka moja do żetonu?

— Wstążki są dla pań a nie dla panów, brzmi odpowiedź mamy.

Dam sobie radę przy owem zdrowiu, pomyślałem sobie.

* *
*

Na wspaniałym obiedzie wznoszone zdrowia „zwycięscy", dwoiły mi mój żeton wraz wstążeczką w oczach, a zwiędnięta wiązanka kwiatów zdawała mi się mieć silniejszą woń.

Po obiedzie w całem towarzystwie znaleźliśmy się u „cyklkistów" na koncercie „Lutni" kaliskiej, warszawskiej, łódzkiej, radomskiej i wileńskiej.

Czego mi brakowało w Kaliszu, w naszym Neapolu, przez te trzy dni? Żyłem całą piersią młodości, wśród serdecznych bez obłudy braci po kole — i wyjechałem pełen uroku, żałując, że dzień tak krótki, a życie tak długie.

Franciszek Rykowski.



WYCIECZKA
z Nowego Sącza do Bardyjowa
na Węgry.

Połączywszy się tedy razem zaczęliśmy zjeżdżać w należytych odstępach mocno hamując w dół gościńcem w kierunku do Bardyjowa, odległego od słupa granicznego o jakie 15 klm. Gościniec z początku dość kamienisty poprawia się później znacznie i własnym ciężarem jedziemy raźnie bez żadnej pracy nóg ciągle w dół.

We wiosce odległej 5 km. od Bardyjowa spotykamy tłum ludu w świątecznych strojach narodowych i przekonujemy się, że powodem tego zbiegowiska byli trzej cykliści, Węgrzy, którzy z Bardyjowa wyjechali naprzeciw nas. Przywitawszy się serdecznie dowiedzieliśmy się od nich, że jesteśmy oczekiwani na granicy miasta przez całe towarzystwo bardyjowskie. Oczyściliśmy zatem w pobliskiej karczmie nasze szatki i dwójkami w należytym szeregu prowadzeni przez gościnnych Węgrów zajechaliśmy przed granicę miasta Bardyjowa powitani głośnem »eljen« przez liczne towarzystwo z p. Aranyim senatorem (naszym asesorem) miasta i redaktorem miejscowej gazety za czele. Po wymienieniu powitalnych mów między panem Aranyim, a prezesem p. Kurnikowskim zabrzmiały z obu stron głośne okrzyki którym towarzyszyła kapela cygańska umyślnie dla nas sprowadzona. Poprzedzani muzyką wjechaliśmy pomału do miasta, a przejechawszy wolno koło ratusza zajechaliśmy do przeznaczonego dla nas hotelu, gdzie był przygotowany objad. Tu przywitaliśmy się z żonami naszych kapitanów, panią Rozmanitową i Langerową, które przedtem podwodami do Bardyjowa przyjechały i zasiedliśmy do zastawionego stołu. Z jakim apetytem jedliśmy węgierski perkelt i inne specyały, jak zapijaliśmy węgierskiem winem, o tem tylko strudzony kolarz może mieć pojęcie. Po południu zwiedziliśmy miasto, ratusz, katedrę i inne osobliwości oprowadzani przez p. Aranyiego. Miasto nie duże, liczące około 6000 mieszkańców, zadziwia wzorowym porządkiem i tchnie starożytnością, gdyż wiele w niem starych zabytków.

Wieczór po kolacyi nastąpiła zabawa na dobre, Oprócz naszych pań, przybyło kilka pań Węgierek, pousuwano stoły i tańczono do późna w noc. Czardasz i mazur łączyły się razem.

W poniedziałek rano pojechaliśmy celem zwiedzenia zakładu kąpielowego, odległego o jakie 6 km. od miasta. Od gościńca w odległości 3 km. od Bardyjowa prowadzi do zakładu znakomita, szczególnie dla cyklistów wprost cudowna droga asfaltowa, po której jazda jest istną rozkoszą. Droga ta została zbudowaną przy sposobności pobytu ces. Elżbiety w r. 1895. Orzeźwieni kąpielą w bardyjowskich wodach, zwiedziliśmy zakład. Jest to malowniczo porozrzucany szereg wil i pałacyków przeznaczonych na mieszkania dla kuracyuszów, restauracye, łazienki, tusze i t. d. Źródła mineralne zawierają te same składniki co wody krynickie, tylko zawartość ich pod względem soli żelazistych ma być większą. Tam przysposobiono dla nas w francuskiej restauracyi znakomity objad.

Po objedzie pożegnaliśmy się z druhami nowosądeckimi, którzy ruszyli z powrotem przez Zborów, Magórę, Ropę do Gorlic, a stąd do Now. Sącza, ja zaś z waszym redaktorom puściliśmy się we dwójkę na kołach w dalszą drogę na Węgry, a to przez Preszów, Obiszowce, Poprad do Szmeksu.

Z listu druha Kurnikawskiego dowiaduję się, że całe towarzystwo przebyło drogę z Bardyjowa do Gorlic szczęśliwie, a przywitani późnym wieczorem przez p. Krynickiego z drugim jeszcze towarzyszem przed Gorlicami, zaproszeni zostali przez nich na wypoczynek i przekąskę do gmachu gorlickiego Sokoła. Przyjęci serdecznie przez gościnnych gospodarzy i powitani szczeremi słowy druha Galińskiego przepędzili nasi wycieczkowscy kilka przyjemnych chwil w gronie gorlickich druhów, zaciągnąwszy w ten sposób dług wzajemności w obec serdecznych i zawsze życzliwych Gorliczan.

Cała tedy wycieczka udała się doskonale i prawdziwa wdzięczność należy się jej inicyatorom dd Kurnikowskiemu i Rozmanithowi. Wszystko było z góry ułożone i pomyślano o wszelkich wygodach. Odniosłem z niej bardzo miłe wspomnienia, a sądzę, że i u reszty towarzystwa na długo w pamięci pozostaną słowa: »eljen ahaza!«

Dr. Hołyński.



Notatki z podróży na kole

przez Styryę, Karyntyę, Krainę i Istryę do Tryjestu i Wenecyi.

Skreślił **Wł. Mianowski.**

Ażeby wykorzystać dwutygodniowe ferye świąteczne — nie znalazłszy, mimo ogłoszenia w „Kole“, towarzysza do mej dalszej podróży — opuściłem sam dnia 18. kwietnia b. r. nocnym pociągiem miasto Rzeszów, w którem pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych w gronie rodziny, a w domu zacnych Ignacych Wurmów przepędziłem i udałem się dla oszczędzenia czasu wprost wraz z mym stalowym rumakiem do Wiednia. Zanocowawszy we Wiedniu, podjechałem jeszcze dnia następnego do Wienerneustadt koleją, a to dlatego, że drogi w okolicach Wiednia są pod względem dobroci prawie równe drogom w okolicy Lwowa. Do Wienerneustadt przybyłem około godziny 10. przedpołudniem w dniu 20. kwietnia.

Tu dosiadłem koła, zwiedziłem pobieżnie to miasto, posiadające wiele większych fabryk maszyn i wełny, rafineryę cukru,

dwuwieżowy piękny kościół farny, klasztor Cystersów etc., i wcale dobrym gościńcem znalazłem się niebawem w Neunkirchen (17 kilom.). W drodze do Neunkirchen, okolica wcale interesująca; na prawo widać łańcuchy gór, których wierzchołki o tym czasie śniegiem jeszcze pokryte, a między niemi szczyt Schneeberg (2061) w całej okazałości, na lewo zaś w dali zamek Seebenstein. Minąwszy Neunkirchen — miasteczko schludne, ze znacznym przemysłem, jadę, coraz lepszym gościńcem przez Glognitz do Schottwien (19 kilom.) nader przyjemnej miejscowości, skąd poczyna się nowy serpentynowy gościniec na Semmering. Schottwien jest położone w formalnym korytarzu ze skał leży 580 mtr. n. p. m., kilometr od pięknej stacyi kelei Semmeringu Klamm; ma ono wygodne oberze i jest przez letników bardzo nawiedzane.

Tutaj spocząwszy i posiliwszy się, rozpocząłem jazdę na Semmering serpentyną, doskonale utrzymaną, którą częściowo piechotą musiałem przebywać. Opisywanie Semmeringu uważam za zbyteczne, jest to bowiem bardzo znany szlak kolejowy, doradzam jednak kolarzom, którzy się znajdą w tamtych stronach, ażeby zechcieli śliczną tę drogę koniecznie zobaczyć.

Z gościńca, dochodzącego do szczytu góry Semmering, który leży już 989 m. n. p. m., rozpościera się widok na hotel, leżący pod szczytem na tle lasów, oraz na imponujące szczyty, nazwane Raxalpe (2009) i Schneeberg (2061). Z Semmeringu — a jest to na granicy dolnoaustryackostyryjskiej, gdzie stoi okazały pomnik na cześć cesarza Karola VI. — zjeżdża się znowu piękną i bardzo dobrze utrzymaną serpentyną obok stacyi kolejowej Spital, mając przed sobą wspaniałą okolicę do miasteczka Mürzzuschlag (672) 13 kilometrów. Zatrzymałem się tu dla chwilowego wypoczynku i zwiedziłem przy tej sposobności zakład wodoleczniczy. Z Mürzzuschlagu falistym już — lecz zawsze dobrym — gościńcem przez Langenwang, mając po prawej stronie zamek Freistritz, po lewej ruinę Hohenwang, przybyłem wcześnie do Krieglach (595 m.) ze stacyą kolejową, oddalonego 11 km. od Mürzzuschlagu i tam zanocowałem.

W nocy padał deszcz do samego rana, który drogę dość zepsuł, dlatego też rano o 6. wyjechawszy z Krieglach, jazdę miałem nieprzyjemną; za miejscowością jednak Wartberg (wielkie kuźnice), znalazłem się na drodze, na której utrzymanym jest t. zw. „bankiet“ (do $1^1/_2$ metra szerokości) dla pieszych i dla cyklistów. Cóż za rozkosz podróżować po takim bankiecie — istny tor wyścigowy — to też wkrótce minąłem Kindberg (11 kilom.) i jadąc ustawicznie doliną rzeki Mürz przez St. Marein i Kapfenberg, mijam po drodze liczne fabryki, dostaję się nareszcie na drogę górzystą i docieram do miasta Brucku nad rzeką Mur (19 klm.).

W mieście tem rozchodzą się gościńce: w lewo do Gracu (53 kilom.), w prawo do Leoben. Tu znajdują się wygodnie urządzone kąpiele w rzece Mur i tu wpada Mürz do Muru. Zatrzymałem się tu w hotelu pod „czarnym orłem“ i po śniadaniu obszedłem nieco miasto. Godną tu jest widzenia stara studnia na rynku; nad miastem, na wysokiej skale, okazale wznosi się stary książęcy zamek, w pobliżu zaś dworca kolejowego zamek Landskron. Obok hotelu pod „czarnym orłem“, na narożnej kamienicy, umieszczonym jest staraniem Związku niemieckich cyklistów, drogowskaz, który wskazuje dokładnie ilość kilometrów, w kilku kierunkach. Droga, przezemnie wytknięta, prowadziła przez miasto Leoben (15 klm.), to też wnet się w niem znalazłem i zatrzymałem się na obiedzie w jednej z restauracyj.

Miasteczko Leoben (532 m.) jest nader piękną i miłą miejscowością; otoczona dokoła wysokiemi górami, posiada szerokie, czysto utrzymane ulice i ogólny wygląd ma większomiejski. Znajduje się tu akademia górnicza i w pobliżu miasta różne kopalnie. Zauważyłem w tych stronach, że psy bywają używane do ciągnienia wózków z wszelkiemi wiktuałami, mięsem itp.

Z Leoben gościńcem bardzo dobrym, lecz ustawicznie falistym, tu i ówdzie z silniejszymi spadami, przybywa się do St. Michael (stacya kolejowa), Krautbach (8 kilometrów), lecz wszystko przechodzi się z powodu silnych wzniesień, pieszo, a następnie, po kilku stromych pagórkach, przybywa się do Knittelfeld (645 m. n. p. m.), miasta starego ze znacznym przemysłem żelaznym. Przyzwoity spoczynek w zajeździe Pessla.

Z Knittelfeldu urocza dolina rzeki Muru coraz bardziej się rozszerza, toż gościńcem już równiejszym dostaję się

do Zeltweg. Znowu po drodze zakłady fabryczne żelaza, ujście linii kolejowej do kopalń węgla, z prawej strony ruiny Jonsdorf, w dali zaś łańcuch gór, zwanych „Rottenmanner Tauern", z lewej strony góry, zwane „Seethaler-Alpen", z dominującym szczytem „Zirbitzkogel" (2397 m.). Wreszcie następuje Judenburg (734 m. n. p. m.) 16 kilometrów od Knittelfeldu, miasto bardzo stare; na placu głównym wieża z r. 1509; znajdują się tam też liczne fabryki miedzi i żelaza i liczne dokoła ruiny.

(c. d. n.)

Budowa toru lwowskiego Klubu cyklistów.

Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał

JR. MAKSYMILIAN HUBER

(przedrukowane z „Czasopisma technicznego").

(Ciąg dalszy).

III.

Z ostatnich trzech zasadniczych wzorów (7, 8 i 9) obliczony szereg wartości podaje tabela II.

TABELA II.

$\frac{x}{a}$	$\frac{y}{a}$	$\frac{l}{a}$	sin φ	1—cos φ	tg φ = $\frac{dx}{dy}$	φ
0,1	0,000167	0,100000	0,005	0,0000	0,005000	0° 17′ 10″
0,2	0,001333	0,200008	0,020	0,0002	0,020000	1° 8′ 45″
0,3	0,004506	0,300061	0,045	0,0010	0,045046	2° 34′ 45″
0,4	0,010681	0,400257	0,080	0,0032	0,080257	4° 35′ 20″
0,5	0,020904	0,500786	0,125	0,0079	6 125988	7° 10′ 50″
0,6	0,036254	0,601971	0,180	0,0163	0 182989	10° 22′ 10″
0,7	J,057924	0,704311	0,245	0,0305	0,252702	14° 10′ 55″
0,8	0 087303	0,808564	0,320	0,0526	0,337761	18° 39′ 45″
0,9	0,126143	0,915879	0,405	0,0857	0,442954	23° 53′ 30″
1,0	0,176858	0,028057	0,500	0,1340	$1:\sqrt{3}$	30° 0′ 0″
1,1	0,24319	1,148136	0 605	0,2038	0,729835	38° 13′ 45″
1,2	0,33189	1,281942	0,720	0,3060	1,037602	46° 8′ 15″

W tem miejscu ośmielam się jeszcze wyrazić przypuszczenie, że wzory powyższe mogą w niedalekiej przyszłości nabrać ogólniejszego znaczenia, a mianowicie w technice kolejowej, która dąży w ostatnich czasach do znacznego powiększenia prędkości ruchu pociągów osobowych. Dziś prędkość 90 $\frac{km.}{godz.}$ nie jest na światowych liniach rzadkością, a znanym był powszechnie wypracowany przez jednę z wielkich firm elektro technicznych projekt kolei elektrycznej z Wiednia do Pesztu o trudnej do uwierzenia prędkości 200—300 $\frac{km.}{godz.}$ Niestety ministerstwo nie udzieliło koncesyi na budowę tej kolei, wskutek czego ten wielki i niezmiernie ciekawy eksperyment techniczny zostanie zrobiony, jak donoszą pisma, dopiero na tegorocznej wystawie w Brukseli, na mniejszą jednakowoż skalę. Dla tak olbrzymich szybkości wypadają przy użyciu obecnego systemu nawierzchni i taboru ogromne promienie łuków (aby przechyłka toru nie przekroczyła pewnej granicy), a stąd kolosalne trudności prowadzenia trasy. Uniknąć tego można przez zastosowanie n. p. systemu Behra, który ma być użyty w Brukseli, lub też systemu kolei wolnowiszącej, o jednej szynie; przy pierwszym bowiem zabezpiecza równowagę odpowiednio dobrany rozkład punktów podparcia poruszającego się wozu, przy drugim zaś pochyla się wóz sam stosownie do siły odśrodkowej, pozostając przytem zawsze w stałej równowadze. Przy tych systemach można zatem użyć znacznie mniejszych promieni łuków, ale za to, dla uniknięcia szkodliwych wstrząśnień, koniecznem jest użycie długich i dokładnych krzywych przejściowych.

Przechodząc teraz do praktycznego zastosowania wyprowadzonych wzorów, zauważyć muszę przedewszystkiem, że w każdym danym przypadk można krzywą przejściową zrobić dłuższą lub krótszą, obierając stosownie wielkość parametru *a*. Im dłuższa jest ta krzywa, tem łagodniejszy jest spadek zewnętrznej części toru z łuku do prostej i odwrotnie; równocześnie jednak tem większego skrócenia musi doznać promień łuku, jeżeli nie rozporządzamy do woli szerokością całego założenia, czyli odstępem obu równoległych prostych części toru, który krótko osią małą (2 *R*) toru nazywać będziemy. Rzut oka na fig. 1 i 2 przekonywuje o tem dostatecznie. Nie ła-

two wysnuć z tego konkretne liczby, jednakowoż powyższe względy muszą służyć za oryentacyę przy projektowaniu kształtu toru. Mogą tu zachodzić następujące główne przypadki:

1. Oś mała (R) i oś wielka ($2\ D$) normalnej linii obiegu: (fig. 2) są w pewnych granicach dowolne.
2. Oś mała jest dana
3. Oś wielka jest dana

(Ciąg dalszy nastąpi).



KORESPONDENCYE.

Wiedeń 24. czerwca 1897.

Ogólnym tematem rozmów cyklistów wiedeńskich są ostatnie wyścigi na torze w Praterze. Tor ten zyskał obecnie bardzo wiele przez zbudowanie nowych trybun, które jak w poprzednim miesiącu donosiłem, uległy były do szczętu pożarowi. Architekt Eustachio wywiązał się znakomicie ze swego zadania, budując trybuny nie tylko pod względem architektonicznym skończone, lecz także dające sposobność objęcia okiem toru z każdego miejsca, a zarazem chroniące przed skwarem słonecznym lub deszczem. Po obu stronach loży dworskiej ciągną się trybuny szerokokość 40 m., 9·70 głębokie, a 11 m. wysokie, obejmujące 500 numerowanych miejsc i 26 lóż. W parterze mieści się garderoba dla 70 cyklistów, 17 gabinetów dla maszyn wyścigowych, pokój dla inspektora toru, pokój dla posiedzeń i pokój dla służby. Zarazem są tam dla wyścigowców tusze i łazienki.

Wyścigi rozłożone były na dwa dni 17. i 20. bm., a główną nagrodę zwycięzcy „Derby“ wiedeńskiego stanowiła kwota 1000 koron i nagroda honorowa „das blaue Band“.

Walka o premię tę była tem zaciętszą, że od chwili istnienia nie była jeszcze w rękach austryackich. Pierwszym jej właścicielem był Niemiec Lehr, drugim amerykanin Banker, trzecim belgijczyk Huet. Zgłosiło się do „Derby“ wielu dzielnych cyklistów, wymienić dosyć tylko starego mistrza Lehra, który swego czasu był pierwszym w Europie, prócz niego stanęli: Arend posiadacz berlińskiej „goldene Armbinde“, Francuz Prevost, z Gracu Büchner, Seidl i Bleitling i w. i. Szczególną sympatyą cieszył się Lehr, właściciel fabryki kół w Frankfurcie nad Menem. Pierwszego dnia mniej on miał powodzenia, był bowiem po całodziennej podróży znużonym, drugiego jednak dnia w jednym biegu przybył pierwszy do mety, co publiczności dało sposobność do kolosalnych owacyi. Ostatecznie zdobył „das blaue Band“ Büchner z Gracu, drugą nagrodę Lehr, a trzecią Arend. Młody a olśniony dotychczasowemi powodzeniami Arend protestował prawie po każdym biegu, a wreszcie w gniewie znikł z toru. Wielkie zaintoresowanie budził tandem - handipac, gdzie Büchner - Seidl o 100 m. byli w tyle i mieli nadzieję mimo krótkiego biegu (1609 m.) pierwsi przybyć do mety, musieli jednak ustąpić z placu z powodu pęknięcia pneumatyka i przerwania łańcucha. Ważą oni razem 160 kg. i nie byli nigdzie dotychczas na tandemie pobici. Ostatni bieg 50 km. zdobył znany z wytrwałości cyklista Greger z Gracu, prowadzony przez czworak i trojak, które znakomicie się zastępowały. Greger pobił począwszy od 10 km. wszystkie austrjackie rekordy, jadąc 50 km. w 1 godz. 8 min. $59\frac{4}{5}$ sek. W 1 godz. przyjechał 43·559 km.*)

Za inicjatywą redakcji sportu, dziennika „Neues Wiener Tagblatt“ rozwinęła się silna agitacja składkowa na nagrodę „Grosser Preis von Wien 1897“. Wyścigi odbędą się w dniach 5., 8. i 12. września br. Składki postępują szybko i do dnia dzisiejszego wpłynęło już przeszło 3000 koron, jest zatem nadzieja, że nagroda będzie wysoką, co znęci wielu wyścigowców.

Staraniem austr. Touringclubu (Oe. T. C.) rozpoczęto budowę drogi 15 km. szecjalnie tylko dla cyklistów. Droga ta 4 m. szerokości, prowadzić będzie wzdłuż Dunaju na nasypie ochronnym, aż do Lang-Enzersdorf. Podobne drogi, zwane bankietami, są już zbudowane z Wiednia do Purkersdorfu i Moedlingu. Jest to wielka wygoda dla cyklistów, módz po równym terenie swobodnie, nie mając styczności z przechodniami lub wozami, zażywać zdrowego sportu kołowego.

W. Krzepowski.

---

*) Światowy godzinny rekord Anglika Stocksa wynosi 51.907 km.

Zgierz pod Łodzią.

Choć Zgierskie T. C. zalicza się do mniejszych Tow. cyklowych w Królestwie, a jednego z samodzielnych na prowincji, bardzo mało ustępuje pod względem sportowym swojemu sąsiedniemu Paryżowi jakim jest Łódź. Jeźdźców ma niewielu, są jednak między nimi siły pierwszorzędne, jak p. C. Freudenreich, który niedawno w Kaliszu dowiódł, że stoi prawie na równi z p. Barańskim, znanym mistrzem warszawskim.

Do dziś wypada jednak orzec, że p. Freudenreich jest lepszym jeźdźcem torowym niż szosowym, na szosie bowiem ma zawsze do walczenia z jakiemiś wypadkami, jak i tym razem w wyścigach wyłącznie dla członków Z. T. C. odbytych 12. bm. na szosie Łowickiej.

Biegów było 4 o następującym rezultacie:

Bieg główny 10 wiorst: startuje 5 jeźdźców. Pierwszy przybywa do mety E. Lier, warszawiak w 22 min., zdobywając żeton srebrny duży, drugi Wł. Makarczyk srebrny mały w 23 : 30, trzeci Żmigrodzki w 24 : 30 bronzowy duży.

Bieg zachęty 6 wiorst: startuje 4 jeźdźców. 1. Gaszyński w 16:00, mały srebrny, 2. Żmigrodzki w 16:30, duży bronzowy, 3. Chilewski w 17:00, mały bronzowy.

Bieg wyrównania 6 wiorst: 1. E. Liehr w 13:30, duży srebrny, 2. Wł. Makarczyk w 12:30, mały srebrny, w biegu wycofało się 3 jeźdźców.

Na koniec pocieszenia, w którym zdobył żeton bronzowy p. W. Ulatowski, na dystansie 4. wiorst. *R*

Nowe patenta.

Udzielone przez Biuro patentowe Dagoberta Timara, NW. Berlin, Luisenstrasse 27-28. (Nasi prenumeratorowie zasięgać mogą w tem biurze bezpłatnie wszelkich informacyi co do patentów nowych wynalazków i t. p.)

Kl. 63.

D. 7694. Sprężyste koło metalowe do wszelkiego rodzaju pojazdów. — J. Davis, Londyn.

E. 5144. Przenośnia do kół z użyciem siły rąk i nóg. — R. Edgar, Glasgow.

H. 17392. Rama do kół z sprężynowem wiązaniem. — H. Hardy, Nowy York.

K. 14500. Obręcz gumowy, składający się z leżących obok siebie komórek, dających się rówoocześnie napompować. — F. Kalina, Postelberg (Czechy).

G. 11157. Sposób budowania dzwon z papieru i t. p. — J. C. Grant, Kensington.

A. 4961. Przenośnia dźwigniowa do kół. — A. F. Abrahamsohn - Boxendorff, Paryż.

V. 2733 Przyrząd do zmiany przenośni u kół. — F. H. Vagt, Grossensee.

M. 13120. Koło sprężynowe z dwoma koncentrycznemi dzwonami i stycznemi sprężynami. — E. C. Martin, Heatherhea Caulfield (kol. Victoria).

K. 15026. Sprężynowa przenośnia do kół. — A. Knocke, Hannover.

A. 5135. Pneumatyk z pooddzielanemi komorami. — R. Ashoroft i E. Sturgess, Birmingham.

A. 5135. Koło do składania z przednią przenośnią. — E. Alten, Charlottenburg.

B. 19522. Siodło składające się z dwóch oddzielnych poduszek. — Th. E. Beck, Newark (N. Jersey).

L. 10968. Hamulec działający przez wstrzymywanie pedałów. — W. A. Leggo, (N. York).

Ruch Towarzystw.

Sprawozd. oddziału kolarzy „Sokoła" przemyskiego.

Zarząd oddziału stanowili druhowie: Meisner Karol, przewodniczący; Wondraczek Jan, zast. przew.; Sawicki Włodzimierz, sekretarz i skarbnik; Schulz Jan, zast. sekr.; Wesołowski Aleksander, gospodarz; Guzik Ztanisław, zast. gosp.; Pawulski Władysław i Borucki Stanisław, członkowie zarządu.

Po śmierci druha Wesołowskiego Aleksandra (10. lutego 1896) objął czynności gospodarza druh Guzik Stanisław, a jako zastępca Pawulski Władysław.

Do oddziału kolarzy należało z początkiem roku 1896 członków 35, w ciągu roku 1896 wstąpiło 22, wystąpiło 16, wykreślono 7, pozostaje zatem z końcem r. 1896 członków 36.

Posiedzeń zarządu oddziału w r. 1896 było 6, zebrań ogólnych członków oddziału 2.

Z czynności zarządu w tym roku podnieść należy: Udział w ankiecie, zwołanej przez magistrat miasta, celem unormowania jazdy na kole w obrębie miasta; zaprowadzenie nauki jazdy na kole dla pań i wojskowych w sali „Sokoła“ w sezonie zimowym: uregulowanie opłat za wypożyczanie kół przez członków: ułożenie i urządzenie jazdy rozstawnej na przestrzeni Kraków-Przemyśl i uczty po tejże jeździe; danie pomocy w wyścigach drogowych oddziału kolarzy lwowskiego „Sokoła“ i przyjęcie gości ze Lwowa.

Naukę jazdy na kole pobierało w r. 1896 członków Towarzystwa 17, nie należących do Towarzystwa 12, pań 4, uczniów szkół publicznych 9, razem 42 osób, w 306 godzinach. Naukę udzielali druhowie: Wondraczek, Guzik i Pawulski.

W wycieczkach wspólnych — których w tym roku było 13, a które pod względem organizacyi, kierunku drogi, przebytej przestrzeni, nie dorównały zeszłorocznym (1895) — wzięło ogółem udział 66 członków i 5 gości, a długość przebytej drogi wynosi 944 kilometrów. Słabszy udział w wycieczkach usprawiedliwić należy przygotowaniem się druhów do 3. zlotu sokolego w Krakowie i nader niesprzyjającą pogodą w dnie świąteczne.

Jak w zeszłym roku oddział nasz był pierwszym w Galicji, którzy urządził ćwiczenia rejowe publiczne, jako odpowiadające najbardziej charakterowi kolarzy „Sokoła“ — tak obecnie był pierwszym w Galicyi co do urządzenia jazdy rozstawnej na przestrzeni Kraków-Przemyśl, która odbyła się dnia 14. czerwca 1896.

Udział w jeździe rozstawnej, oprócz członków naszego oddziału, wzięli druhowie-kolarze z Towarzystw sokolich, należących do związku okręgu przemyskiego, członkowie zaś oddziałów kolarzy sokolich Towarzystw, położonych na drodze Kraków-Przemyśl wspomagali naszych uczestników z prawdziwie sokolą uprzejmością i poświęceniem, w wykonaniu tego trudnego przedsięwzięcia, za co na tem miejscu składamy tym wszystkim zacnym druhom serdeczne sokole podziękowanie: Czołem!

Szczegółowy rozkład i program jazdy rozstawnej, tudzież bardzo obszerną korespondencyę z przydrożnemi Towarzystwami i władzami wykonał nader sumiennie i umiejętnie druh Wondraczek, który był kierownikiem całej czynności. Za urządzenie i należyte wykonanie jazdy rozstawnej otrzymał oddział nasz uznanie w pismach fachowych i w dziennych.

Po jeździe rozstawnej odbyła się wieczornica w sali „Sokoła“ przy współudziale około 100 druhów, oraz reprezentanta Klubu cyklistów lwowskich druha K. Hemerlinga, tudzież dra Lucyana Lityńskiego, prezesa przem. Klubu cyklistów. — W czasie wieczornicy reprezentant Klubu cyklistów lwowskich druh K. Hemerling wręczył członkowi naszego oddziału druhowi Władysławowi Pawulskiemu złoty pierścień jako honorową odznakę Komitetu wyścigów we Lwowie za wytrwałą i piękną jazdę na kole.

W czasie wyścigów drogowych na przestrzeni Gródek-Przemyśl, urządzonych przez oddział kolarzy „Sokoła“ lwowskiego dnia 20. września 1896, współdziałali nasi kolarze, a następnie urządzili przyjęcie dla gości lwowskich w gmachu „Sokoła“.

W wyścigach, urządzonych przez klub cyklistów we Lwowie d. 7. czerwca i 11. października 1896, przez oddział kolarzy „Sokoła“ we Lwowie dnia 12. lipca b. r. (drogowych) i przez oddział kolarzy „Sokoła“ sanockiego w Rymanowie dnia 9. sierpnia 1896 wzięli udział, a to: druh Pawulski Wład. we wszystkich wyścigach, druh Czajkowski Kazim. w dwóch, zaś druhowie Gottlieb Herman, Strzelecki Romuald i Wechtersbach Adolf w jednym wyścigu.

Nagrody zdobyli: druh Pawulski Wł. 1 medal złoty i 3 srebrne, a druhowie: Gottlieb i Wechtersbach medale srebrne.

Stan kasowy oddziału wykazuje czysty zysk 176 zł. 7 ct., z którego kwota 100 zł. pozostaje jako pożyczka, udzielona w roku 1895 funduszowi budowy gmachu „Sokoła“.

Inwentarz oddziału, zniszczony bardzo przez użycie do nauki jazdy, dzięki zapobiegliwości i uznania godnej pracy gospodarza druha Guzika, znajduje się w dobrym stanie i przedstawia wartość w kwocie 470 zł. 56 ct.

Nauka jazdy i ćwiczenia na kole odbywały się w porze zimowej w sali gimnastycznej „Sokoła“, zaś w porze letniej od 15. maja do końca września na boisku letniem na Zasaniu.

Czołem!

Karol Meissner,
przewodniczący oddziału.

Oddział kolarski Sokoła krakowskiego

odbył doroczne walne zgromadzenie w kwietniu w gmachu Sokoła. Do zarządu wybrano napowrót dd. dra Filimowskiego, Zelka, Białkowskiego, Eberta, Gruszczyńskiego i Schneidra, świeżo zaś dd. Kolbego, Mitschkę, Rudawskiego i Szczurkowskiego.

Z wniosków postawiono dwa ważniejsze i tak d. Skaza w kwestyi mundurowej, tej osnowy, by członkowie Oddziału nareszcie ściśle się zastosowali do istniejących już od roku przepisów, a nawet aby na przyszłość dopuszczać do wspólnych wycieczek tylko tych członków, którzy ukażą się w przepisanym granatowym mundurze.

Drugi wniosek d. Tucha poleca nowo wybranemu Zarządowi wystaranie się od Wydziału Sokoła jeszcze w tym roku kwoty 4 do 5 tysięcy złr. na własny tor wyścigowy, do której wnioskodawca z chęcią dostarczy planów i kosztorysów.

Oba wnioski, a zwłaszcza ostatni, przyjęto znaczną większością głosów.

Na pierwszem posiedzeniu nowy zarząd ukonstytuował się w następujący sposób:

Przewodniczący: Filimowski, zast. przew. d. Kolbe, sekretarz d. Ebert, kapitan jazdy: d. Białkowski, zastępca kapitana d. Szczurkowski, gospodarz: d. Schneider.

Wielką stratę ponosi oddział przez przeniesienie sędziego d. Zelka do Bochni, którego gorliwość i sumienność w wykonywaniu na siebie wziętych obowiązków należy do żadkich niestety objawów w naszem dzisiejszem społeczeństwie.

Dla uzupełnienia zarządu powołano do niego d. dra Dolińskiego.

Wycieczkę inauguracyjną odbył Oddział d 23. zm. przy niestety mało licznym udziale. Pokazało się i tutaj, jak uzasadniony jest wniosek p. Mikolascha (przedostatni zeszyt »Koła«), postanowiono więc na przyszłość do niego się zastosowywać, i większe wycieczki na dwie, lub nawet trzy części rozdzielać.

KRONIKA.

— Niesumienny prenumerator. W jednem z amerykańskich pism czytamy: Człowiek, który używa własnej brodawki za spinkę do kołnierza, który z tyłu na zderzakach wagonu siada, by oszczędzić sobie wydatku na jazdę koleją, który w nocy zatrzymuje zegarek, by powstrzymać zużycie, który z oszczędności nie daje kropki nad i, nie przekreśla ł — może być mimo to wszystko gentelmanem w porównaniu z człowiekiem, który przez kilka miesięcy otrzymuje regularnie pismo, a potem zwraca je pisząc: »nie przyjmuje się« — lub »zaprenumerowałem z drugiej ręki«.

— Przebudowa toru L. K. C. z powodu ustawicznych słot uległa dość znacznej zwłoce. Tor jest już wywalcowany i ubity i rozpoczęto już smołowanie powierzchni, tak, iż w pierwszych dniach lipca powinienby być oddanym do użytku wyścigowców.

— Wyścigi lwowskiego Tow. Kolarzy wyścigowców na przestrzeni 30 km. (ze wzrotem) odbędą się dnia 4. bm. Start na rogatce Stryjskiej o godzinie 4 po południu.

— Corso kwiatowe cyklistów wchodziło w program festynu urządzonego dnia 27. z. m. na korzyść „Związku rodzicielskiego“. Dość szczupłe grono jeźdźców, bo zaledwie 20 i kilku, wzięło w niem udział, a to z powodu, iż towarzystwa kołowe lwowskie za późno zostały zaproszone do wzięcia w niem udziału, tak iż nie mogło być mowy o godnem przysposobieniu się. Mimo tego przedstawiało się to *corso* na zdobnych w kwiaty rowerach nawet w tej szczupłej ilości uczestników (przeważnie członków O. K. S. Lwowsk.) bardzo wdzięcznie.

— Ruchliwy zarząd O. K. S. Nowosądeckiego postarał się w niektórych miejscowych i okolicznych restauracyach i hotelach o zniżki dla cyklistów (zob. rubrykę klubową tego Oddziału). Przykład ten powinien zachęcić wszystkie zarządy Klubów i Oddziałów kolarskich do uzyskania podobnych ulg dla naszych turystów, redakcya zaś nasza umieszczać będzie adresy tych zakładów, które pospieszą z ulgami dla cyklistów.

— Co do przewozu kół na kolejach państwowych istnieją przepisy iż rowery i inne koła mają być przyjmywane jako »pakunek podróżny« z tem jednak zastrzeżeniem, że a) latarki mają być z wszelkich płynów palnych opróżnione, lub b) latarki napełnione muszą być z roweru zdjęte, c) pakunek między ramą roweru lub na kierownicy, lub też z tyłu do siodła umocowany, jest wolny od opłaty. Dla obliczenia należytości za przewóz unormowaną została waga kół, a to: roweru dwukołowego z jednem siedzeniem 20 kg., z dwoma siedzeniami 30 kg., tricykla z jednem siedzeniem 40 kg., z dwoma siedzeniami 50 kg.

— Cyklista bez nogi. P. Stefann Niezgoda Marynowski, liczący lat 29, z zawodu farmaceuta, pracujący obecnie w Warszawie, zapadł był (wskutek uderzenia) na zapalenie okostnej w stopie lewej nogi, co w następstwie nieumiejętnej lub nie dość troskliwoj pomocy lekarskiej na prowincyi, pociągnęło za sobą próchnienie kości, a następnie odjęcie nogi powyżej kostki. Operacya powiodła się szczęśliwie, poczem używać zaczął p. M. różnego rodzaju sztucznych nóg, żadne z nich jednak nie odpowiadały w zupełności potrzebie, aż dopiero przed dwoma laty zbudował p. M. warszawski ortopedysta Koch sztuczną nogę swego po-

mysłu, która nie pozostawia nic do życzenia. Dzięki temu przyrządowi, chodzi p. M. i stąpa zupełnie prawidłowo a nawet tańczy, jeździ konno, i od kilku miesięcy jeździ na rowerze, tak, iż nie podobna wcale poznać, że ma jednę nogę sztuczną. Co więcej, p. M. wsiada na rower łatwo z pedału właśnie tą sztuczną nogą i pedałować może nawet bez pomocy nogi prawej.

— Rower w praktycznem użyciu. Nawet w takiej mieścinie jak Ropczyce znajdują się ludzie używający praktycznie tego wehikułu. Ma tam pracownię szewską, szanowany powszechnie szewc p. Kurzawa, którego niejednokrotnie widzieć można — często z zawieszonem na kole obuwiem — spieszącego osobiście do swoich odbiorców.

— W lipcu br. odbędzie się w South Bend w Stanach zjednoczonych północnej Ameryki zlot towarzystw gimnastycznych Sokół, w którego program wchodzić też będą wyścigi kolarskie.

— Jedenaście uwagi godnych reguł znachodzimy w jednem z angielskich pism medycznych: 1. Jeżeli ktoś nie ma czasu do użycia potrzebnego ruchu, to musi później mieć czas na chorowanie. 2. Ciało i dusza są dwa dary Boże, przed Bogiem więc jesteśmy odpowiedzialni za ich należyte utrzymanie. 2 Ćwiczenia fizyczne zwiększają stopniowo nasze siły i dają nam potrzebną moc do stawienia chorobom oporu. 4. Ruch dla ciała jest tem, czem praca umysłowa dla ducha. Ciało i duch kształcą się w ten sposób i wzmacniają. 5. Mądry Plato nazwał pewnego człowieka chromym, dlatego że on wprawdzie kształcił swego ducha, lecz przytem zaniedbywał kształcić ciało. 6. Ażeby dojść w życiu do jakichś rezultatów, trzeba być przedewszystkiem zdrowym fizycznie. Środkiem do tego — ruch. 7. Ćwiczenia fizyczne wpływają u młodzieńca na prowadzenie życia moralnego. 8. Rozmaite niezbyt natężające fizyczne ćwiczenia spólnie z snem, wpływają na zdrowie znużonego muzgu daleko korzystniej, aniżeli wszelkie inne środki. 9. Żelazo rdzewieje, jeśli nie jest w używaniu, ciało choruje, jeśli nie używa ruchu. 10. Człowiek mający tyle zajęcia, iż nie ma czasu troszczyć się o swoje zdrowie, podobnym jest do rzemieślnika, który nie ma czasu utrzymać w porządku swych narzędzi 11. Jazda na kole jest najlepszem ćwiczeniem ciała dla obu płci i dla każdego wieku. Ona łączy przyjemność z pożytkiem w takim stopniu, że żaden inny sport na świecie nie może iść z nim nawet w porównanie.

— Z torów wyścigowych z dnia 13. zm.

Neunkirchen. Gerger, prowadzony przez 1 trojak, 1 czworak i 3 dwojaki zdobywa mistrzowstwo austryackie na 50 kilometrów w 1:14:10$^3/_5$. W wyścigu inauguracyjnym na 2000 m. wygrywa Reuther w 3:56$^3/_5$. W wyścigu dwojaków (tandemów) zwyciężają Reuther i Dietrich w 4:47$^4/_5$.

Bruksela. W matchu między Chinnem a Houbenem zwycięża Chin w obu biegach.

Paryż. W matchu między Huretem a Taylorem na 50 mil. ang. zwycięża Huret, prześcignawszy przeciwnika o 5 okrążeń w czasie 1:45:46$^1/_5$.

Praga-Bubno. Mistrzowstwo czeskie (2000 m.) zdobył w biegu rozstrzygającym Vodilek w 4:43. W biegu głównym na rowerach (6000 m) zwyciężył 1. Reininger w 9:02$^3/_5$, 2. Vodilek, 3. Heidenreich na dwojakach zaś (5000 m.) 1. Reininger-Goss w 6:54, 2. Bracia Heidenreich, 3. Kolesa-Kratky.

— Wielkie kolarskie „Derby“ austryackie, składające się z wyścigów na 10.000 m., 1.000 i 5000 m. rozstrzygnięte zostało dnia 20. zm. Pierwszą nagrodę uzyskał Büchner, drugą Lehr, trzecią Arend.

Do ciekawych biegów w dniu tym należał wyścig 50 km., w którym przybył 1. Gerger w 1:8:59$^1/_5$ (austr. rekord), 2. Dietrich 1:11:53, 3. Larwin w 1:13:34$^2/_5$, 4. Bleyer.

— Jazda dystansowa z Moskwy do Petersburga wyznaczona jest w tym roku na 27., 28. i 29. lipca. Start 27. o godzinie 9$^1/_2$ rano w Moskwie. Pierwszego dnia do Tajroka 208 wiorst, gdzie zostanie kontrola o godzinie 9 zamknięta, a jeźdźcy, którzy w tym czasie nie przybędą, będą wyłączeni od dalszego wyścigu. Dalszy ciąg jazdy dnia 28. o godzinie 3 rano i kończy się tegoż dnia w Nowogrodzie 218 wiorst, gdzie kontrola będzie o godzinie 10 wieczór zamknięta. Trzeciego dnia wyjazd o godzinie 6 rano do Petersburga 164 wiorst, na którą to przestrzeń wyznaczono najwyższy czas 10 godzin. Meta na torze w Carskiemsiole, gdzie ma być jeszcze przejechane 1$^1/_2$ okrążenia. Pierwszy zwycięca otrzyma przedmiot wartości 800 rubli, złoty medal i tytuł mistrza rosyjskiego w jeździe drogowej.

— W wyścigu 24-godzinnym o złoty puchar (Bol d'or) w Paryżu, który się odbył 27. czerwca przybył 1. Stein zrobiwszy 764 km. 826 m., 2. Aries (748·533), 3. Chevogeon (627).

— W matchu między Bourillonem a Protinem w Leodyum (Liége) w Belgii przebywa w 1. biegu 1. Protin, 2. Bourillon, w 2. biegu 1. Bourillon, 2. Protin.

— Jacquelin, który odbywa właśnie służbę wojskową, otrzymał od ministerstwa wojny pozwolenie brania udziału w wyścigu o wielka nagrodę miasta Paryża.

— Wyścigi artystów w Longchamps cieszyły się nadzwyczajnem powodzeniem. Mistrzow-

stwo artystek (7 km.), w którem wzięło udział 16 dam, wygrała Marya Puget w 13 : 55$^{2}/_{5}$. Odbyły się też wyścigi na samochodach na przestrzeni 7 km. Uroczystość zakończyła się wspaniałem „corsem“ kwiatowem.

— W wielkich wyścigach amatorów z Medyolanu do Turynu (140 km.) o kubek królewski przybył do mety pierwszy Ciceri z Medyolanu w 5 godz. 9 min., o dwie długości koło za nim Cisotti, jako 3. Beccaria z Pawii.

— Dnia 14. z. m. odbył się wyścig drogowy z Nowogrodu do Petersburga (180 km). 1. Tymiński w 6 godz. 54 min., 2. Szarlo, 3. Tolmaszow, 4. Osipow, 5. Markow.

– Do wyścigu Frankfurt-Strassburg-Frankfurt mimo słoty stanęło 20 z. m. 22 współzawodników. Wszyscy musieli ustać w Heidelbergu z powodu dróg nie do przebycia. Do wyścigu tego zostanie oznaczony nowy termin.

— Zaproszenie do wyścigów odbyć się mających na Odeskim torze w dniu 11. lipca br. Biegi; 3, 7$^{1}/_{2}$, 15 i 50 wiorst. Nagrody: Żetony złote i przedmiot wartościowy. Warunki: Koszta przejazdu ze Lwowa do Odesy i z powrotem (II klasą) oraz utrzymanie w drodze, przyjmuje Odeski Klub na siebie. Od dnia wyjazdu ze Lwowa do dnia powrotu po 5 r. dziennie dyet. Życzący stawać do biegów zechcą łaskawie powiadomić telegraficznie konsula Warsz. Tow. Cyk. w Odesie p Leona Baranowskiego, ulica Richelieu Nr. 28. w Odesie.

O. K. S. Nowosądeckiego.

Zarząd Oddziału kolarzy podaje do wiadomości, że opłata dla 2-kołowego roweru z jednem siedzeniem wraz z wliczonym już stemplem (5 kr.) wynosi: z NOWEGO SĄCZA do:
St. Sącza 10 ct.. Rytra 13 ct., Żegiestowa 21 ct., Żegiestowa zdroju 25 ct., Muszyny 29 ct., Orłowa 54 ct., Grybowa 21 ct., Stroż 21 ct, Gromnika 33 ct., Tarnowa 45 ct, Krakowa 77 ct., Gorlic 33 ct., Jasła 41 ct., Krosna 53 ct., Limanowy 21 ct, Osielca 53 ct., Makowa 57 ct. i Krakowa via Sucha 79 ct.

Organem Oddziału kolarzy Tow. gimnastycznego Sokół w Nowym Sączu od 1. lipca 1897 jest dwutygodnik „Koło“.

Przewodniczący: T. Kurnikowski, sekretarz: J. Iwaniszów, do nich należy adresować listy.

Uchwały tyczące się miejscowych.

1. Sekretarz wystawia dla członków legitymacye bezpłatnie za złożeniem stempla za 50 ct. — dla „dzikich“ za opłatą 50 ct.

2. Skarbnik: J. Fiałkowski wydaje numera (czerwonobiałe) dla członków za sztukę po 20 ct., dla dzikich numer (niebieskie pole biały numer) po 40 ct., dla wojskowych numer (żółtoczarny) po 40 ct, (po przeniesieniu do innego garnizonu przy oddaniu numeru zwraca skarbnik 20 ct.).

3. Odznaka oddziału do noszenia na czapce kosztuje 1 złr. 15 ct, przy wystąpieniu za nieuszkodzoną zwroca się 1 złr.

4. Dzień, godzina i kierunek jazdy wspólnych wycieczek ogłoszone są za szybą wystawowa w handlu p. Oleksego.

5. Przypominamy, że mundur oddziału kolarzy jest szary, jako jedyny u nas na kurz i błoto.

6. Przepisy kolejowe przy ładowaniu rowerów na kolei i ceny przewozu ze Sącza do innych stacyj — jak również inne ogłoszenia tyczące się kolarzy są przybite w Sokole.

Uwagi dla swoich i zamiejscowych.

Po przeprowadzeniu dotyczącej korespondencyi zawiadamy:

1. Kolarz bez względu na narodowość będący z kołem w drodze, a mający odznakę na mundurze i legitymacyę oddziału lub klubu przy sobie, korzysta dla swej osoby w restauracyach kolejowych w Tarnowie, Stróżach i Nowym Sączu przy wyrównaniu rachunku z cen, jakie przysługują pp. urzędnikom kolejowym (*regie*) w Jaśle zaś ustanowione są dla nas ceny takie, jak dla publiczności z miasta. Restauracya w Muszynie daje 25% zniżkę przy potrawach, a 30% przy napojach.

2. W hotelu krakowskim w Nowym Sączu za pokój 90 ct., objazd z 3 potraw 50 ct., w hotelu Imperial J. Altschülera pokój z usługą 95 ct.

3. W gmachu Sokoła są 3 łóżka. (Stróż na miejscu w suterynach od ulicy). Nocleg 40 ct., czyszczenie roweru lub posełki do miasta według ocenienia gościa.

4. W razie liczniejszego zjazdu, jeżeli co najmniej 12 lub więcej rowerów ma być koleją przewiezionych z jakiejś stacyi należy 3 godziny naprzód zawiadomić dotyczącą stacyę (urzędnika ruchu), by potrzebny wóz lub ładowanie na poprzednich stacyach tak mogło być zarządzone, ażeby się znalazło miejsce dla postawienia rowerów, w przeciwnym razie rowery muszą leżeć, na sobie ulegając połamaniu (cośmy już doświadczali.

J. Iwaniszów *T. Kurnikowski.*

„Towarzystwo Młodzieży Cyklistów“.

w Krakowie.

W miesiącu czerwcu zostali przyjęci do T. M. C. następujący panowie: z konsulatu Sondershausen: Reis Emil, Rebling Wilhelm. — Kaczkowski Władysław z Balic pod Krakowem, Zeindler Adam wprowadzony przez konsula W. Pawulskiego.

Zygmunt Ziembicki, sekretarz T. M. C.

Okazała i cenna premia dla naszych prenumeratorów.

Wskutek umowy, zawartej z wydawnictwem wspaniałego dzieła „*Les chiens de chasse et la theorie de la chasse*“, które się w najkrótszym czasie pojawi, możemy je dostarczyć naszym prenumeratorom

za połowę ceny

Znakomite to dzieło sztuki, może być ozdobą najwykwintniejszego salonu, a będzie dla każdego myśliwego i miłośnika sportu najpraktyczniejszym, najbardziej zajmującym i najpożyteczniejszym, a przytem prawdziwie artystycznie wykonanym przewodnikiem.

W przeszło 100 wspaniałych akwarelach przedstawione są wszelkie rasy i najpiękniejsze typy psów, wraz z szczegółowymi opisami; dalej mieści się tam około 150 doskonałych rysunków, odnoszących się do teoryi łowiectwa, tresury psów, polowania na grubego zwierza itd. itd. Z tego można mieć pojęcie o użyteczności tego dzieła, zwłaszcza, że jest ono przepełnione znakomitemi wskazówkami praktycznemi. Wydanie nadzwyczaj staranne na wspaniałym papierze.

Dla naszych prenumeratorów: Cena w naszej administracyi z przesyłką **5 franków.**

Dla nieprenumeratorów Cena **10 franków.**

Wysyłka za przesłaniem należytości lub za pobraniem pocztowem.

— **Prosimy o rychłe nadsyłanie przedpłaty na bieżący kwartał** dla uregulowania nakładu.

„CYKLISTA“

urzędowy organ ogólnego czeskiego Związku kolarskiego, najstarsze słowiańskie pismo sportowe.

XIII. Rocznik.

Wychodzi co drugi piątek (26 nrów rocznie)

Roczna przedpłata złr. 3.50.

REDAKCYA I ADMINISTRACYA:

Praga, ul. Rycerska 1. 530/I.



RADFAHR-HUMOR

i Radfahr-Chronik

kosztuje w Niemczech kwartalnie 2 M. 50 fen. W Austryi (ze stempl.) kwartalnie 1 złr. 75 ct.

Redakcya:

F. M. Rittinger i M. Kleinoscheg w Monachium.

Zamawiać można tylko przez pocztę.

Pneumatyk „Columbus“

Przednia marka dla Sportu i komunikacyi

Niedościgniony w sprężystości lekkości i piękności kształtu

Najpojedyńczsza i najlepsza budowa.

Największa możliwa trwałośc

Ulubiona przez wszystkich znawców.

Zjednoczone fabryki wyrobów gumowych Harburg-Wiedeń przedtem Menier J. N. Reithoffer

(Vereinigte Gummiwaarenfabriken Harburg-Wien vomals Menier J. N. Reithoffer)

Wien, I., Deutschmeisterplatz 1.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.